

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 443

Gospodarka przestrzenna XXI wieku



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Dorota Pitulec
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Barbara Cibis
Łamanie: Beata Mazur
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-604-6

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
53-345 Wrocław, ul. Komandorska 118/120
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
Hanna Adamiczka, Bartosz Adamiczka: Rozwój, odrzucenie, powrót – fazy interakcji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia / Development, rejection, return – phases of city-river interaction in the context of Wrocław	11
Krystian Banet, Sylwia Rogala: Znaczenie współpracy miast i gmin w kreowaniu efektywnych systemów transportowych w odpowiedzi na zjawisko <i>urban sprawl</i> / Importance of cooperation between cities and communes in creating effective transportation systems as an answer to negative effects of urban sprawl	23
Maria Czarnecka: Wrocław, Elbląg, Legnica – różne sposoby odbudowy zabytkowych centrów / Wrocław, Elbląg, Legnica – different ways of revitalization of historical centres.....	33
Niki Derlukiewicz, Anna Mempel-Śnieżyk: Realizacja inwestycji w formie partnerstwa publiczno-prywatnego – aspekt teoretyczny / Implementation of investment in the form of public-private partnership – theoretical aspect.....	46
Adam Drobnik, Monika Janiszek, Klaudia Plac: Zielona gospodarka i zielona infrastruktura jako mechanizmy wzmacniania gospodarczo-środowiskowego wymiaru prężności miejskiej / Green economy and green infrastructure as mechanisms for strengthening of economic-environmental dimension of urban resilience	57
Dariusz Gluszczyk: Regionalny Fundusz Kapitałowy – ujęcie koncepcyjne / Regional Capital Fund – conceptual approach	70
Blanka Gosik, Maria Piech: Rola centrum handlowego w procesie gentryfikacji miast / The role of the shopping centre in the process of urban gentrification	79
Adam Sebastian Górski: Znaczenie partycypacji społecznej w procesie rewitalizacji / Importance of social participation in a revitalisation process.....	89
Julia Jachowska: Społeczne skutki gentryfikacji – studium przypadku poznańskiego osiedla Jeżyce / Social consequences of gentrification – case study of Poznań settlement Jeżyce	94
Magdalena Kalisiak-Mędelska: Budżet obywatelski w Polsce. Analiza porównawcza Łodzi i Poznania / Participatory budgeting in Poland. Comparative analysis of Łódź and Poznań	103

Beata Kisielewicz: Miejsce wojewódzkich zintegrowanych inwestycji terytorialnych w regionalnych programach operacyjnych 2014-2020 / Provincial Integrated Territorial Investment in Regional Operational Programmes 2014-2020.....	115
Andrzej Klasik, Jerzy Biniński: Terytorialny foresight strategiczny. Refleksja metodologiczna / Territorial strategic foresight. Methodological reflection.....	124
Natalia Konopinska: Oddziaływanie polityki spójności na rozwój obszarów górskich na przykładzie regionu Rhône-Alpes / Economic development of the Rhône-Alpes region as an example of implementation of cohesion policy in mountainous areas.....	138
Andrzej Łuczyszyn, Agnieszka Chołodecka: Nierówności i rozwarstwienie społeczne jako dylematy społeczeństwa zdolnego do przetrwania / Inequality and social stratification as dilemmas of the society able to survive ...	152
Monika Musiał-Malago: Przeobrażenia w strefach podmiejskich dużych miast na tle procesów suburbanizacji / Changes in the suburban areas of large cities in view of suburbanization processes.....	164
Dorota Rynio: Rewitalizacja w procesie kształtowania zmian jakościowych funkcjonowania miasta / Revitalisation in a process of forming quality changes of city functioning.....	177
Przemysław Sekuła: Wpływ autostrad na rozwój lokalny – wyniki badań / Impact of highways on local development, research working paper.....	188
Piotr Serafin: Rozlewanie się miast na przykładzie Nowego Sącza w województwie małopolskim / Urban sprawl processes on the example of Nowy Sącz in Lesser Poland Voivodeship.....	204
Iga Solecka, Łukasz Dworniczak: Obywatele kształtują krajobraz miasta. Aspekty przestrzenne i funkcjonalne inicjatyw zgłaszanych w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2013-2014 / Residents shape the landscape of the city. Spatial and functional aspects of initiatives proposed under Participatory Budget of Wrocław 2013-2014.....	220
Andrzej Sztando: Motywacja władz małych miast do planowania strategicznego w świetle terminów przyjęcia i okresów obowiązywania strategii rozwoju / Motivation of small towns authorities to strategic planning in the light of timing of adoption and validity of development strategies.....	232
Jarosław Świdziński, Natalia Karolina Świdzińska: Konsultacje społeczne jako narzędzie współpracy obywateli z samorządem gminnym na przykładzie Olsztyna / Public consultation as a tool of cooperation of citizens with local municipality on example of Olsztyn.....	245
Małgorzata Twardzik: Śródmiejskie galerie i ulice handlowe śląskich miast – konkurencja czy kooperacja? (przykład Katowic) / Shopping centers and	

shopping streets in Silesian cities – competition or cooperation? (example of Katowice)	268
Alicja Zakrzewska-Półtorak: Inteligentne miasto katalizatorem rozwoju regionu? / Smart city – is it a catalyst for regional development?	282
Paula Zawisza: Projekt „Szlakiem wież widokowych pogranicza polsko-czeskiego” jako przykład ochrony zabytków w Jeleniej Górze / The “Szlakiem wież widokowych pogranicza polsko-czeskiego” project as an example of protection of historical monuments in Jelenia Góra	292

Wstęp

Przestrzeń jest współcześnie ważnym czynnikiem wzrostu i rozwoju społeczno-gospodarczego. Sposób jej zagospodarowania często przesądza o konkurencyjności miejsc i podmiotów. W związku z tym gospodarka przestrzenna na początku XXI wieku odgrywa istotną rolę w rozwoju miast i regionów.

W niniejszej publikacji zostały zaprezentowane różne podejścia do gospodarki przestrzennej w kontekście jej wpływu na rozwój współczesnych miast i regionów. Zebrano w niej wyniki badań i przemyśleń autorów zajmujących się aspektami gospodarki przestrzennej: ekonomicznymi, społecznymi, politycznymi, prawnymi oraz środowiskowymi. Czytelnik znajdzie tu wiele informacji oraz studia przypadków dotyczące m.in.: rewitalizacji, odnowy i gentryfikacji obszarów zurbanizowanych, budowy zielonej gospodarki i zielonej infrastruktury, wdrażania koncepcji inteligentnych miast, relacji miasto-rzeka. Duży nacisk kładziony jest na zagospodarowanie przestrzeni miejskich na konkretnych przykładach, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji handlowej. Autorzy poruszają także problematykę suburbanizacji i rozlewania się miast oraz ich konsekwencji dla zagospodarowania przestrzennego, nawiązując m.in. do możliwości współpracy międzygminnej w tym zakresie. Kolejny wątek to polityka transportowa oraz wpływ infrastruktury na rozwój lokalny. W publikacji znajdziemy też wyniki badania nastawienia władz małych miast do planowania strategicznego. Autorzy prezentują również zagadnienia partycypacji społecznej i jej roli w kształtowaniu krajobrazu miejskiego, a także opracowania dotyczące: metodologii tworzenia terytorialnego foresightu strategicznego, aspektu teoretycznego partnerstwa publiczno-prywatnego, koncepcji powstawania regionalnych funduszy kapitałowych oraz mechanizmu zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Nie zabrakło artykułów traktujących o polityce spójności i zmniejszaniu nierówności społecznych.

Redaktorzy mają nadzieję, że publikacja, zawierająca nawiązania do nowych koncepcji naukowych oraz liczne studia przypadków, okaże się interesująca. Być może będzie ona inspiracją do dalszych badań oraz zachęci do dyskusji osoby zajmujące się różnymi aspektami gospodarki przestrzennej.

Alicja Zakrzewska-Półtorak, Piotr Hajduga, Małgorzata Rogowska

Krystian Banet, Sylwia Rogala

Politechnika Krakowska

e-mails: krystian.banet@gmail.com; sylwia_rogala@interia.pl

**ZNACZENIE WSPÓLPRACY MIAST I GMIN
W KREOWANIU EFEKTYWNYCH
SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH
W ODPOWIEDZI NA ZJAWISKO *URBAN SPRAWL***

**IMPORTANCE OF COOPERATION BETWEEN CITIES
AND COMMUNES IN CREATING EFFECTIVE
TRANSPORTATION SYSTEMS AS AN ANSWER
TO NEGATIVE EFFECTS OF URBAN SPRAWL**

DOI: 10.15611/pn.2016.443.02

Streszczenie: Zjawisko *urban sprawl* zostało zaprezentowane przez autorów artykułu w kontekście problemów transportowych mieszkańców miast i gmin. Okazuje się, że duże znaczenie w kreowaniu efektywnych systemów transportowych, jako odpowiedź na negatywne skutki *urban sprawl*, odgrywa współpraca miast i gmin. Rola polityki przestrzennej w tworzeniu efektywnych systemów transportowych pokazana została na przykładzie Krakowa, a także na przykładzie współpracy Krakowa i Wieliczki w tworzeniu sprawnego systemu transportowego opartego na kolei aglomeracyjnej. W artykule zaprezentowano także kontrprzykład – brak współpracy miast i gmin w tworzeniu efektywnego systemu transportowego na przykładzie Rzeszowa i ościennych gmin. Jak pokazują doświadczenia, istotną kwestią w ograniczaniu niekontrolowanego rozrastania się obszarów miast jest odpowiednia strategia planowania przestrzennego.

Słowa kluczowe: suburbanizacja, *urban sprawl*, współpraca miast, system transportowy.

Summary: The authors of the paper present "urban sprawl" in the context of problems of residents of cities and communes. Cooperation of cities and communes in creating effective transportation systems has a significant meaning. This cooperation is an answer to negative effects of "urban sprawl". The authors of the paper show a function of spatial policy in creating effective transportation systems on the example of Cracow and cooperation between Cracow and Wieliczka. The article also presents a counter-example – lack of cooperation between Rzeszow and communes located nearby. As shown by the experience a correct strategy of spatial planning is an important point of limitation of the uncontrolled expansion of urban areas.

Keywords: suburbanization, urban sprawl, cooperation of cities, transportation system.

1. Wstęp

Zjawisko suburbanizacji jest ostatnimi laty, także w Polsce, zjawiskiem powszechnym. Ścisłe wiąże się z zagadnieniami gospodarowania przestrzenią, ale ma także wpływ na inne aspekty, w tym na transport. Suburbanizacja jest tylko jednym z przykładów ścisłego związku między gospodarką przestrzenną a transportem. Zainteresowanie autorów referatu stykiem tych dwóch dziedzin stało się przyczynkiem do podjęcia tematu pracy. Dodatkowo w trakcie przeglądu literatury okazało się, że kwestia współpracy, kooperacji na gruncie jednostek samorządu terytorialnego jest dziedziną mało zbadaną, co czyni tę problematykę luką badawczą. Autorzy, starając się połączyć kwestie współpracy miast i gmin ze zjawiskiem suburbanizacji, chcieli pokazać, że współpraca jednostek samorządu terytorialnego w zakresie kreowania efektywnych systemów transportowych ma znaczenie i może przynieść pozytywne skutki w procesie neutralizacji efektów suburbanizacji.

Problematyka artykułu osadzona została na trzech generalnych kategoriach, jak zjawisko żywiołowej suburbanizacji, systemy transportu mieszkańców oraz współpraca jednostek samorządu terytorialnego. Omówienie ostatniego z zagadnień ma charakter przeglądu doświadczeń w zakresie współpracy gmin w kształtowaniu systemu transportowego i pokazane zostało na przykładach wybranych po przeglądzie literatury – na przykładzie Krakowa i Wieliczki oraz Rzeszowa i gmin ościennych.

2. *Urban sprawl* współczesnym problemem przestrzeni zurbanizowanej

Pojęcie suburbanizacji jest pojęciem wieloznacznym. „Tradycyjnie określano tym mianem proces przenoszenia form przestrzennych miasta oraz form życia miejskiego poza miasto centralne, na tereny w jego sąsiedztwie, oraz proces zespalania funkcjonalnego obszarów podlegających suburbanizacji z miastem centralnym. Mianem suburbanizacji określa się także tylko proces decentralizacji w regionie miejskim polegający na przemieszczaniu się ludności i podmiotów gospodarczych z miasta centralnego do strefy podmiejskiej” [Lisowski, Grochowski 2009]. Inna definicja suburbanizacji spotykana w literaturze przedmiotu przedstawia ją jako „proces ekspansji przestrzennej miasta, jego decentralizacji przestrzennej. Z jednej strony proces ten wskazuje na odśrodkowy kierunek redystrybucji ludności i podmiotów gospodarczych. Mianem suburbanizacji określa się proces decentralizacji w regionie miejskim polegający na przemieszczaniu się ludności i podmiotów gospodarczych do strefy podmiejskiej” [Lisowski, Grochowski 2009]. Bez względu na przyjętą definicję podstawową cechą suburbanizacji jest to, że w jej efekcie następuje przestrzenno-funkcjonalny i demograficzny, rozwój suburbiów (obszarów podmiejskich). Zgodnie z drugą z przedstawionych definicji obszary te w konsekwencji deglomracji ludności i aktywności ekonomicznej miasta, jak również pogarszających się ogólnych warunków życia w mieście stają się coraz bardziej atrakcyjne do

lokowania obiektów produkcyjnych, handlowo-usługowych, a także mieszkaniowych terenów rezydencjalnych. Suburbanizacja sprzyja zatem kształtowaniu się coraz obszerniejszych formacji osadniczych, nazywanych obszarami metropolitalnymi miasta centralnego, w których miasto centralne dominuje pod względem liczby miejsc pracy, natomiast suburbia stanowią odrębną jednostkę terytorialną, dominującą jako miejsce zamieszkania [Lisowski, Grochowski 2009].

Proces suburbanizacji może nastęrczać wielu problemów w zarządzaniu przestrzenią zurbanizowaną, szczególnie, gdy mamy do czynienia ze zjawiskiem żywiołowej suburbanizacji, czyli *urban sprawl*. Jest to szczególna forma suburbanizacji, która oznacza „proces zagospodarowywania w określony sposób terenów wiejskich poza zwartą strefą, bardziej intensywnie użytkowaną w strefie podmiejskiej” [Lisowski, Grochowski 2009]. *Urban sprawl* to innymi słowy suburbanizacja, która wymknęła się spod kontroli, chaotyczna, niszcząca wartości przyrodnicze i kulturowe, nieekonomiczna i niefunkcjonalna. Bezpośrednią przyczyną zarówno suburbanizacji, jak i *urban sprawl* w aspekcie społecznym jest poszukiwanie wyższej jakości życia tożsamej z obecnością terenów zieleni, większą powierzchnią mieszkalną oraz mniejszą gęstością zabudowy. Pośrednio przyczyną tego procesu może być niepodejmowanie działań mających na celu uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zarówno w granicach samego miasta centralnego, jak i w gminach ościennych, co niejako daje przyzwolenie na decentralizację i rozproszenie zabudowy mieszkaniowej, miejsc pracy i usług, czyli rzeczoną nieekonomiczność i niefunkcjonalność. Problemami, z jakimi trzeba się zmierzyć w przestrzeni zurbanizowanej, podlegającej procesom suburbanizacji, są m.in.: problemy ładu przestrzennego, zarządzania i planowania obszarów metropolitalnych, negatywne konsekwencje dla środowiska, konflikty użytkowania ziemi i struktury funkcjonalnej, konsekwencje w wymiarze społecznym i gospodarczym [Lisowski, Grochowski 2009]. Zjawisko *urban sprawl* charakteryzuje się wspomnianą chaotycznością i terenochłonnością, ale co istotne z punktu widzenia systemów transportowych – cechą tego zjawiska jest zwiększenie społecznych kosztów transportu [Florczak 2014, s. 56-65]. Wiązą się one np. z faktem, że rozproszona zabudowa wymaga rozbudowanej sieci dróg, tak by każdy mieszkaniec suburbii miał zapewniony względnie dogodny dojazd do swojego domu.

3. *Urban sprawl* a problemy transportowe mieszkańców

„Rozlewające się” miasta z silnie rozwijającymi się przedmieściami to miasta, w których nowa zabudowa powstaje w oderwaniu od zagospodarowania najbliższego otoczenia i w oddaleniu od korytarzy transportu zbiorowego. W takiej sytuacji niezbędny staje się samochód, jednak natężenie ruchu samochodowego i pogorszenie warunków jazdy następuje nie tylko na obszarze przedmieść, ale dotyczy całego miasta oraz sąsiednich miast i gmin. Na terenach o ekstensywnej zabudowie bez wątplenia najbardziej efektywny jest samochód, jednak powinno się zachęcać kie-

rowców, by podróż prywatnym samochodem była jak najkrótsza, np. do węzła przesiadkowego, gdzie mogą oni kontynuować dojazd do śródmieścia za pomocą innego środka transportu: tramwaju, autobusu lub pociągu. Jednak nakłonienie ich do tego może się okazać trudniejsze, niż by się to mogło wydawać [Szukalski 2015].

Silne uzależnienie mieszkańców suburbiów od samochodu osobowego nie wynika bezpośrednio z kupienia mieszkania czy wybudowania domu na przedmieściach. Uzależnienie to jest wynikiem kilku kwestii. Jak już wspomniano, rozproszona zabudowa suburbiów wymaga rozbudowanej sieci drogowej. Ta z kolei nastręcza problemy w obsłudze terenu transportem zbiorowym, który nie jest w stanie dotrzeć do wszystkich mieszkańców. Jeśli chciałoby się zapewnić każdemu z nich obsługę np. podmiejskim autobusem, musiałby on mieć bardzo wydłużoną trasę, przez co czas przejazdu byłby czynnikiem zniechęcającym potencjalnych pasażerów do wyboru tego środka transportu. Ostatecznie autobusy na tego typu obszarach nie meandrują po sieci ulicznej w sposób wystarczający, obsługując jedynie ważniejsze ciągi transportowe. To z kolei zdecydowanie zmniejsza dostępność mieszkańców do przystanków komunikacji zbiorowej, a w efekcie zachęca ich do korzystania z prywatnego samochodu. Wybór samochodu nie jest jednak gwarantem sprawniejszego dojazdu do miasta centralnego, a przyczyną tego są stany kongestii w godzinach szczytu porannego na głównych wlotach do miasta centralnego oraz przy wyjeździe z niego w godzinach szczytu popołudniowego. Nie ulega wątpliwości, iż kongestia jest zjawiskiem negatywnie oddziałującym na środowisko naturalne oraz generuje duże straty czasu podróżnych.

Rozwiązaniem w tej sytuacji jest tworzenie na obszarach przedmiejskich multimodalnych węzłów przesiadkowych z parkingami typu Park&Ride. Na przeszkodzie do wyidealizowanych zamierzeń stoi polska polityka przestrzenna, w myśl której planowanie przestrzenne w kraju zamyka się w granicach administracyjnych gmin, nie wychodząc poza nie, co często prowadzi do kuriozalnych sytuacji, w których granica administracyjna staje się granicą terenów o bardzo różnej formie użytkowania i intensywności [Florczak 2014, s. 56-65]. Gminy są zainteresowane jedynie rozwiązywaniem konfliktów przestrzennych i problemów transportowych na swoim obszarze, nie mając na uwadze tego, jak decyzje podejmowane na ich terenie wpływają na sąsiednie gminy. Brakuje nam szerszego – regionalnego lub metropolitalnego podejścia do planowania przestrzennego. Autorzy mają wrażenie, że brakuje też współpracy miast i gmin w kreowaniu wspólnej polityki transportowej i dążeniu do stworzenia efektywnego i wydajnego systemu transportowego. Współpraca taka mogłaby być korzystna dla wszystkich interesariuszy dzięki uzyskaniu efektu synergii oraz dzięki przejściu z myślenia w kontekście lokalnym do myślenia w kontekście metropolitalnym. W rozpatrywanym powyżej problemie wiąże się to z powrotem do dawnych wzorców i powiązaniem dalszego rozwoju tkanki miejskiej z rozwojem systemów transportu zbiorowego na terenie aglomeracji czy obszaru metropolitalnego. Do takiego podejścia skłonił się Kraków. Chociaż nadal mówimy

o obszarze jednej gminy, a nie kilku, to jednak jest to dobra praktyka przeciwdziałająca negatywnym procesom suburbanizacji, a w kontekście transportu obniżająca koszty funkcjonowania miasta.

4. Współpraca miast i gmin w aspekcie systemów transportowych na przykładzie Krakowa i Rzeszowa

Jedną ze współczesnych koncepcji stymulowania rozwoju – w tym i rozwoju zrównoważonego – może być kooperacja, którą rozumie się jako „układ strumieni jednoczesnych i współzależnych relacji konkurencji i kooperacji między konkurentami, zachowującymi swoją odrębność organizacyjną. Relacje kooperacyjne tworzone są do realizacji konkretnych celów strategicznych w określonym horyzoncie czasowym, a ich konsekwencje mają istotny wpływ na strategię rozwoju zaangażowanych stron” [Cygler 2007]. Okazuje się, że zagadnienie kooperacji można przenieść na grunt współpracy miast i gmin, np. w obrębie aglomeracji czy obszaru metropolitalnego. Współpraca miast i gmin (a także współpraca międzymiastowa, międzygminna), w tym także kooperacja, jest jedną z inicjatyw, które mogą intensyfikować rozwój jednostek osadniczych w sposób zrównoważony. Miasta i ich aglomeracje (takie jak Kraków czy Rzeszów) są terytorialnymi systemami społecznymi, które przez swoją złożoność funkcjonalną i strukturalną zmagają się z licznymi problemami. Umiejętne rozwiązanie trudności stanowi szansę, natomiast zaniechania prowadzą do powstawania barier rozwojowych. Aspektem funkcjonowania miasta centralnego i przyległych do niego gmin lub miast w aglomeracji czy w obszarze metropolitalnym, który powinien być niezawodny i jak najlepiej odpowiadać na potrzeby mieszkańców, jest transport, będący wyzwaniem rozwojowym w aspekcie gospodarczym i niejako przestrzennym. Może być to również obszar współpracy. Samorządy terytorialne mają możliwość tworzenia wszelakiego rodzaju stowarzyszeń, związków i porozumień, mogących służyć realizacji zamierzeń, w tym transportowych, które byłyby problematyczne do zrealizowania w pojedynkę [Koszel 2015].

4.1. Rola polityki przestrzennej w tworzeniu efektywnych systemów transportowych na przykładzie Krakowa

Autorzy *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa* piszą, że „ma ono być dokumentem planistycznym, przedstawiającym wizję rozwoju, uwzględniając kontekst ponadlokalny w poszukiwaniu synergii, jaką przyniesie ze sobą dobrze zaprojektowana i efektywnie działająca metropolia” [*Studium Uwarunkowań...* 2014]. W SUIKZP znajdziemy także zapis o strategii równoważenia suburbanizacji, w myśl której władze chcą na tyle, na ile to możliwe w obowiązującym stanie prawnym, zneutralizować proces suburbanizacji strefy podmiejskiej Krakowa i gmin z nim sąsiadujących. Mowa jest także o konieczności koordynacji działań władarzy Krakowa i gmin sąsiednich, by ograniczyć niekontro-

lowany proces *urban sprawl*. Określono także funkcje metropolitalne, wśród których znajdziemy funkcje transportowe, a najważniejszą z nich jest „zapewnienie dogodnych powiązań transportowych Krakowa z całym regionem, co przyczyni się do właściwego funkcjonowania miasta Krakowa jako stolicy województwa małopolskiego i głównego miasta regionu”. Na chwilę obecną załącznikiem komunikacji metropolitalnej w strefie podmiejskiej Krakowa jest zintegrowana aglomeracyjna komunikacja autobusowa na mocy porozumień międzygminnych. Ze względu jednak na ograniczone możliwości przewozowe i ograniczoną konkurencyjność komunikacji autobusowej konieczna jest w skali obszaru metropolitalnego czy nawet województwa rozbudowa podsystemu kolei. W zakresie połączeń kolejowych Krakowa i aglomeracji krakowskiej zakłada się wprowadzenie nowego elementu systemu transportowego – Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA), która ma stanowić główny środek transportu. Aby poprawić dostępność komunikacyjną SKA, planowana jest budowa nowych przystanków kolejowych, a także zlokalizowanych w ich pobliżu parkingów Park&Ride oraz parkingów rowerowych Bike&Ride. Rolę uzupełniającą pełnić ma podsystem komunikacji autobusowej i mikrobusowej, obsługując przede wszystkim te rejonny aglomeracji krakowskiej, gdzie nie dociera kolej. Rozwój SKA to jeden z aspektów dążenia do tego, by kolej stała się podstawowym środkiem transportowym nie tylko obszaru metropolitalnego Krakowa, ale także województwa małopolskiego, co jest zapisane w przyjętym przez Sejmik Województwa Małopolskiego w październiku 2014 r. planie transportowym [Rydzyski].

4.2. Współpraca Krakowa i Wieliczki w tworzeniu sprawnego systemu transportowego

Projekt Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Małopolsce zakłada powstanie trzech głównych linii. Przewoźnikiem obsługującym SKA są powołane w połowie 2014 r. Koleje Małopolskie sp. z o. o., które od grudnia 2014 r. wożą pasażerów na pierwszej linii SKA – jest to linia S1 pomiędzy Wieliczką a portem lotniczym w Balicach. Dzięki holistycznemu podejściu w tworzeniu i rozwijaniu systemu SKA oraz współpracy dwóch miast: Krakowa i Wieliczki przystanek Wieliczka Park i stacja Wieliczka Rynek – Kopalnia stały się niewielkimi węzłami przesiadkowymi. Stały się one nimi z racji utworzenia w ich pobliżu parkingów typu Park&Ride, mogących pomieścić łącznie 236 samochodów [*Koleje Małopolskie...*]. Z tych parkingów mogą korzystać kierowcy, wykupując bilet kolejowy.

Połączenie kolejowe między Krakowem a Wieliczką okazało się sukcesem, co wykazały m.in. obserwacje przeprowadzone przez autorów. O ile w ubiegłym roku większość pociągów na tej trasie woziła powietrze, o tyle teraz na niektórych kursach brakuje nawet miejsc siedzących. Statystyki za okres od 14 grudnia 2014 r. do 28 lutego 2015 r. pokazują, że z oferty przejazdów pociągiem między Krakowem a Wieliczką skorzystało ponad 200 tys. osób, a z miesiąca na miesiąc frekwencja rośnie o 3-5%. O tak dużej popularności linii aglomeracyjnej zdecydował czas do-

jazdu pociągiem, punktualność i komfort podróży. KMŁ i zainteresowane samorządy podjęły jednak wiele kroków, by do wyboru kolei dodatkowo zachęcić. Po pierwsze, powstała wspólna taryfa na przejazd pociągiem i komunikacją miejską w Krakowie. Inną zachętą są autobusy, które dowożą mieszkańców Byszyc i Raciborska do stacji początkowej KMŁ w Wieliczce. Dla nich również stworzono specjalny bilet zintegrowany. Rozwijanie takiego modelu ma kluczowe znaczenie dla dobrej frekwencji w połączeniu kolejowym [*Sukces kolejowego połączenia...*].

4.3. Brak współpracy miast i gmin w tworzeniu efektywnego systemu transportowego na przykładzie Rzeszowa i ościennych gmin – studium przypadku

Rzeszów jest miastem, które znacznie powiększyło swoje terytorium. W 2005 roku jego powierzchnia wynosiła 53,69 km² natomiast w 2010 r. już 116,37 km². Dążenie do pozyskania nowych terenów powodowane było m.in. brakiem obszarów pod nowe inwestycje oraz dużą gęstością zaludnienia w obszarze miasta (wynoszącą w 2005 r. blisko 3000 osób/km²), co stanowiło poważną barierę rozwoju. Wszystkie podjęte starania zostały uwieńczone w kolejnych latach przyłączaniem nowych sołectw czy gmin, charakteryzujących się podmiejskim charakterem zabudowy. I tak kolejno: w 2006 r. włączone zostały Słocina (9,16 km²) i Załęże (5,20 km²). Poskutkowało to wzrostem liczby ludności z 159 000 osób do 163 500 osób. Następnie w 2007 r. przyłączono część Przybyszówki, stanowiącej fragment gminy Świlcza. Efektem było uzyskanie powierzchni miasta liczącej 77,30 km² oraz wzrost liczby ludności o 2000. W roku 2008 włączone zostały: pozostała część Przybyszówki (7,01 km²) oraz Zwiężczyca z gminy Boguchwała (7,23 km²), co łączyło się z podniesieniem liczby ludności miasta do 170 000. Następnie rok 2009 przyniósł włączenie w granice administracyjne Rzeszowa wsi Biała o powierzchni 6,06 km² i liczbie ludności ok. 2000. Ostatnie powiększenie terytorium nastąpiło w 2010 r., kiedy to dołączone zostały sołectwa: Budziwój z gminy Tyczyn (17,50 km²) oraz (częściowo) Miłocina z gminy Głogów Małopolski (1,27 km²). Łącznie miasto przyłączyło do siebie 62,68 km² potencjalnych nowych terenów inwestycyjnych, liczba ludności wzrosła do ok. 180 000 osób, natomiast gęstość zaludnienia spadła o blisko połowę [Bank Danych Lokalnych].

Rozrost terytorialny miasta musiał się wiązać również z organizacją transportu zarówno w granicach miasta, jak i do gmin ościennych. Na początku 2010 r. negocjowane były umowy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w sprawie przewozów osób komunikacją zbiorową na relacji Rzeszów – gminy ościenne. Pojawił się spór dotyczący finansowania wozokilometrów oraz przejazdów ulgowych przez gminy ościenne, a w przypadku gmin Boguchwała i Trzebownisko dodatkowo o kształt linii – liczba kursów miała być tam zredukowana w stosunku do ówczesnej częstotliwości kursowania. W wyniku braku porozumienia gminy tworzące Związek Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa (ZG PKS) założony na początku

2009 r. przez gminy: Trzebowniko, Boguchwała, Krasne, Głogów Małopolski, Chmielnik, Czarna oraz Tyczyn [Statut Związku Gmin...] podjęły działania mające na celu przejęcie przechodzącego w tym czasie zmiany własnościowe przedsiębiorstwa PKS Rzeszów w celu uniezależnienia się od MPK Rzeszów. W efekcie ZG PKS uruchomił z dniem 1 kwietnia 2010 r. Międzygminną Komunikację Samochodową (MKS Rzeszów), mającą stanowić konkurencję dla MPK Rzeszów oraz zapewnić mieszkańcom gmin Związku dogodny transport publiczny. Z dniem 1 maja 2010 r. uruchomionych było już dziesięć regularnie kursujących linii autobusowych podmiejskich, z czego osiem obsługiwanych było taborem PKS Rzeszów, a pozostałe dwie korzystały z usług prywatnego przewoźnika. W praktyce linie MKS Rzeszów kursowały na tych samych trasach co PKS Rzeszów, dublując je. Przysporzyło to pasażerom sporo kłopotów: osoby, które chciały korzystać regularnie z MKS Rzeszów, musiały posiadać dwa bilety – na linię podmiejską i bilet MPK Rzeszów w celu kontynuowania podróży w samym mieście. Nad Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Rzeszowie zawisła groźba zwolnień wielu pracowników w przypadku, gdyby MPK Rzeszów zdecydowało się na całkowite zaprzestanie kursowania do gmin Związku [<http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100307/RZESZOW/462165233>]. Początkowo cena biletów była niższa dla klientów MKS Rzeszów (jednorazowy bilet w strefie miejskiej 2,10 zł, a w strefie podmiejskiej 3,10 zł) aniżeli dla MPK Rzeszów (jednorazowy bilet w strefie miejskiej 2,30 zł, a w strefie podmiejskiej 3,40 zł) [<http://www.resinet.pl/aktualnosci/rzeszow/mks-startuje-w-wielki-czwartek.html>]. Z biegiem czasu ceny wzrastały, a nowo utworzone przedsiębiorstwo napotykało duże problemy organizacyjne dotyczące np. punktualności przejazdów oraz stopniowej redukcji liczby kursów [<http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130209/RZESZOW/130209761>].

Przedstawiona sytuacja pokazuje, jak ważną rolę odgrywa współpraca miast czy gmin w kreowaniu efektywnych systemów transportowych. Przez brak porozumienia stworzony został system niespełniający oczekiwań mieszkańców gmin ościennych, przysparzający im kłopotów w postaci konieczności posiadania osobnych biletów obu przewoźników, konfliktów społecznych związanych z widmem utraty pracy dużej liczby kierowców w MPK Rzeszów, a także podziału społeczeństwa na zwolenników oraz przeciwników rozdziału komunikacyjnego gmin ościennych i Rzeszowa.

Obecnie do Związku Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa należy pięć gmin: Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Głogów Małopolski oraz Trzebowniko. W tych gminach działa MKS Rzeszów, kursując na 14 liniach [<http://www.zgpk.rzeszow.pl/>]. Pozostałe gminy należące niegdyś do związku powróciły do umów z MPK Rzeszów. Dla tych gmin i miasta Rzeszowa opracowany został dokument *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014-2020 dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego*. Do tych gmin należą: Krasne, Świlcza i Tyczyn. W dokumencie tym czytamy, że „wizją transportu

publicznego na obszarze miasta Rzeszowa oraz gmin, które podpisały z miastem Rzeszowem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym” [*Plan Zrównoważonego Rozwoju...*]. Do rozwiązań przyjaznych dla pasażerów, wymienianych w *Planie...* należą m.in.: zintegrowane węzły przesiadkowe, zamieszczanie automatów biletowych na przystankach czy utworzenie dogodnej sieci parkingów Park&Ride. Rozwiązania te z pewnością mogą wpłynąć na zachowania komunikacyjne mieszkańców gmin ościennych, a przy jednoczesnej polityce przestrzennej ograniczającej zjawisko *urban sprawl*, stworzyć strukturę przyjazną osadnictwu.

5. Podsumowanie

Reasumując, jak pokazują doświadczenia, istotną kwestią w ograniczaniu niekontrolowanego rozrastania się obszarów miast jest odpowiednia strategia planowania przestrzennego. Proces suburbanizacji jest trudny do zahamowania bez podjęcia odpowiednich środków prawnych, jednakże powinno się zmierzać ku ograniczeniu jego negatywnych skutków, szczególnie w aspekcie systemów transportowych. Osiągnąć to można przez dążenie do zagęszczania zabudowy wzdłuż korytarzy transportowych, jednocześnie pamiętając o zapewnieniu odpowiedniej dostępności do przystanków i stacji kolejowych, lokalizując w ich najbliższym otoczeniu drobnoziarnistą tkankę miejską złożoną z intensywnej zabudowy wielorodzinnej i usługowej. W miarę wzrostu odległości od przystanku komunikacji zbiorowej intensywność zabudowy może zostać zmniejszona. Sposobem na kreowanie przyjaznych rozwiązań transportowych w odpowiedzi na zjawisko *urban sprawl* jest odpowiednie kształtowanie sieci drogowej przez prawidłową klasyfikację funkcjonalno-techniczną dróg, w tym ograniczanie zjazdów i skrzyżowań na drogach mających sprawnie przeprowadzić ruch tranzytowy zarówno przez miasta, jak i gminy ościenne. Należy pamiętać, że dobór konkretnego rozwiązania transportowego musi być przygotowywany indywidualnie dla poszczególnych współpracujących ze sobą miast i gmin, gdyż kopiowanie rozwiązań (nawet dobrze funkcjonujących) z innych jednostek może skończyć się niepowodzeniem. Współpraca miast pod względem transportowym (i nie tylko) napotyka jednak pewną barierę – problemy finansowania. Zarówno budowa parkingu Park&Ride, jak i poprowadzenie linii komunikacji zbiorowej przez obszar więcej niż jednej gminy wiążą się z nakładami finansowymi, które miałyby ponosić obie strony: ta, w której interesie jest dana inwestycja (przeważnie miasto centralne, aby poprawić warunki transportowe w mieście), jak i sąsiednia gmina, której mieszkańcom ma służyć dane rozwiązanie (przez poprawę dojazdu do miasta centralnego). Nie wszystkie samorządy terytorialne są gotowe do podjęcia współpracy na polu finansowym, czego efektem w wielu przypadkach jest

dezintegracja systemu transportowego w obszarze metropolitalnym. Współpraca miast i gmin w aspekcie poprawy warunków transportowych, niewymagającą dużych nakładów finansowych, jest działalność informacyjna oraz edukacyjna propagująca np. *carpooling*, czyli wspólne dojazdy do pracy lub szkoły.

Literatura

- Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, <http://bdl.stat.gov.pl>.
- Cyglar J., 2007, *Kooperencja – nowy typ relacji między konkurentami*, Organizacja i Kierowanie, nr 2(128).
- Florczak M., 2014, *Urban sprawl – mankamenty suburbanizacji*, [w:] *Biała księga mobilności*, Warszawa, s. 56-65.
- <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100307/RZESZOW/462165233> (dostęp: 14.04.2015).
- <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20101223/RZESZOW/679272769> (dostęp: 11.04.2015).
- <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130209/RZESZOW/130209761> (dostęp: 14.04.2015).
- <http://www.resinet.pl/aktualnosci/rzeszow/mks-startuje-w-wielki-czwartek.html> (dostęp: 14.04.2015).
- <http://www.rzeszow.pl/miasto-rzeszow/rozszerzenie-granic-miasta/jak-roslo-nasze-miasto> (dostęp: 10.04.2015).
- <http://www.zgpk.s.rzeszow.pl/> (dostęp: 15.04.2015).
- Koleje Małopolskie: Historia trasy*, <http://www.malopolskiekoleje.pl/index.php/trasa> (dostęp: 17.03.2015).
- Koszel M., 2015, *Kooperacja międzygminna w polskich obszarach metropolitalnych*, Acta Universitatis Nicolai Copernici, Zarządzenie XLII, nr 1.
- Lisowski A., Grochowski M., 2009, *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji zagospodarowania Przestrzennego Kraju*, t. I, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, Statut Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”, Dz. Urz. Woj. Podk. 2009.8.190, ogłoszony 12.02.2009 r.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014-2020 dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.*
- Pudło J., *Rozwiązania łagodzące skutki suburbanizacji*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/rozwiązania-lagodzace-skutki-suburbanizacji-2635.html> (dostęp: 8.04.2015).
- Rydyżński P., *Małopolskie: SKA i MKA, czyli kolej musi być coraz ważniejsza*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/malopolskie-ska-i-mka-czyli-kolej-musi-byc-coraz-wazniejsza-47322.html> (dostęp: 16.03.2015).
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krakowa*, 2014, Kraków.
- Sukces kolejowego połączenia z Krakowa do Wieliczki*, http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,44425,17712484,Sukces_kolejowego_polaczenia_z_Krakowa_do_Wieliczki.html#BoxLok-KrakImg (dostęp: 11.04.2015).
- Szukalski P., 2015, *Suburbanizacja obszarów wielkomiejskich w Polsce*, Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny, nr 4.
- Śmieszek M., Liana M., 2012, *Rozwój komunikacji pasażerskiej w Rzeszowie i w sąsiednich gminach*, Visnik Nacionalnogo Transportnogo Universitetu Ta Transportnoj Akademii Ukraini, Nacionalnij Transportnij Universitet, Kijiv.